

В.Л. Макаров

ЦЭМИ, Москва

Еще раз об антикризисных мерах

По общему мнению, кризис создал благоприятные условия для перехода российской экономики на путь инновационного развития. И это общее мнение подталкивает руководство страны к принятию масштабных мер. Уже принятые меры можно отнести к одной из следующих двух категорий:

- денежной (выделение средств на финансирование инновационных проектов, финансовая поддержка научных и образовательных организаций);
- институциональной (в основном, изменения в законодательстве).

К первой категории относится выделение средств федеральным и научно-исследовательским университетам, Российскому научному центру «Курчатовский институт», проекту «Сколково», госкорпорации РОСНАНО, инновационным зонам в Новосибирске и Томске.

Вторая категория включает изменения в законодательстве о науке и образовании, в частности, создание беспрецедентно свободного режима в Сколково, формирование национальных научно-исследовательских центров.

В принципе идея концентрации усилий на перспективных направлениях не вызывает возражений. Технология *centers of excellence* показала свою эффективность. Однако требует дополнительного разъяснения *технология поиска* этих самых перспективных направлений. И народу, и научно-технической общественности не приводят убедительных аргументов, почему выбраны именно они. Складывается парадоксальная ситуация, когда сначала принимаются решения, а потом начинается их публичное обсуждение, в частности в СМИ. Иными словами, порядок ходов перепутан. Причем это стало обычным явлением не только в научно-технической сфере. Вспомним закон о монетизации льгот. Или последний пример – закон о казначейских, бюджетных и автономных учреждениях. Общественность начинает бурлить тогда, когда уже все решения приняты.

То же самое происходит и с решениями в инновационной сфере. Общество хочет знать конечные цели, знать, ради чего тратятся огромные деньги налогоплательщиков. Эти цели в сколь-нибудь четком виде не формулируются. Считается достаточной привычная риторика о том, что все делается для блага народа.

В обществе *проектной экономики*, за которую я ратую, четкая формулировка цели является основной. Проект начинается с определения цели, причем такого определения, которое не оставляет сомнения в его важности, с одной стороны, и не оставляет сомнения в критерии выполнения – с другой. Второе особенно существенно с технологической точки зрения. Люди должны чувствовать, идет ли продвижение к цели, и знать, когда цель будет достигнута. Они должны быть уверены, что цель действительно достигнута – и не на словах, а на деле.

С этой точки зрения все принятые и запущенные в СМИ проекты выглядят крайне расплывчатыми и уже поэтому вызывают массу вопросов. Возьмем проект «Сколково». Главная представленная здесь цель – привлечение ведущих западных инновационных компаний для совместных разработок. Согласитесь, что это промежуточная цель. Западные компании всегда в первую очередь блюдут свои интересы. Инновационная продукция будет продаваться на мировом рынке, и не обязательно на российском. И, как справедливо заметил в своем интервью журналу «Эксперт» академик В. Захаров, у этих компаний есть важная скрытая цель: вывить таланты в России и переманить их к себе.

А где же конечная, а не промежуточная, цель у проекта «Сколково»? Говорят, это будет пример, как надо развивать инновационную экономику, – пример, которому будут следовать другие, уже в массовом масштабе. Мне представляется, что такая цель тоже достаточно расплывчата, и уж точно не понятна простым людям.

Чтобы не быть голословным, опишу свое понимание того, что такое инновационный проект и как вокруг него можно раскрывать переход к инновационному развитию нашей экономики.

Сначала необходимо определить достаточно общую цель, так сказать, – программу или суперпроект, в которую дальше следует инкорпорировать инновационный проект. Пусть это будет программа совершенствования транспортной сети, транспортной инфраструктуры России. Как известно, транспортная сеть страны находится в плачевном состоянии, что угрожает целостности России как государ-

ства. Кстати, на удивление, развитие транспортной инфраструктуры не вошло в список приоритетных направлений программы модернизации. А неразвитость транспорта – главная экономическая причина неэффективности российской экономики в сравнении с передовыми в этом отношении странами. Правда, самая главная причина лежит, как известно, в другой плоскости. Это тотальное засилье бюрократии!

Итак, транспорт, или, в более общем виде, – инфраструктура. Здесь проходят основные потери времени, человеческих жизней, потери энергии, топлива, нервов, – чего хотите. Свежий пример: страна произвела огромное количество зерна, а продать его мы не можем, несмотря на наличие спроса, потому что нет соответствующей инфраструктуры.

И что происходит с инновационными проектами в этой области? Вот, например, струнный транспорт Юницкого, который в состоянии решить транспортные проблемы в местах, где использовать другие виды транспорта затруднительно или невозможно. Энтузиасты этого проекта не первый десяток лет пытаются сдвинуть дело с мертвой точки. Там проработано все до мелочей. Но, похоже, австралийцы возьмут на вооружение наше изобретение раньше. Или имеющаяся отечественная технология создания покрытий автодорог и аэродромных полос. По всем показателям она намного превосходит применяемые ныне технологии, и сокращает сроки работ, и обеспечивает большую долговечность, и требует меньших затрат труда, да еще к тому же по этой технологии получается устойчивое к перепаду температур полотно.

Таких примеров немало. Однако подобные технологии не внедряются, по крайней мере, по двум причинам. Первая: они нарушают отлаженный механизм благополучной жизни строителей и транспортников, имеющих свою гарантированную долю. Вторая – принципиальная: инфраструктурные проекты нерентабельны, не дают прибыли инвестору, поэтому заинтересовать частного инвестора невозможно.

Возникает вопрос: почему инновационные проекты, подобные названным, не принимаются за базу для модернизационного прорыва? Вместо этого на устах у всех и в СМИ «Сколково», облачные вычисления, нанотехнологии, солнечные батареи и т.д. Ответ: потому что технологии идут с Запада, потому что они связаны с большими деньгами и сулят большие деньги всем участникам. А транспортные инфраструктурные проекты оказываются, естественно, на обочине.

Замечу еще, что совершенно правильные меры, направленные на подъем здравоохранения, жилищно-коммунального хозяйства, развития малоэтажного строительства и других полезных начинаний, будут постоянно стопориться, если нет современной транспортной инфраструктуры.

Вообще транспортная проблема стоит на повестке дня у всего мирового сообщества. В авиационном и автомобильном сообщении не предвидится серьезных прорывов. А вот у скоростных железных дорог – большие перспективы. Опыт «Сапсана» весьма полезен, но это – лишь первый шаг. У китайцев поезда движатся со скоростью свыше 300, а у нас – чуть больше 200 км/ч. Транспортная проблема мегаполисов, в частности Москвы, эффективнее всего решается путем строительства «лучей» суперскоростных дорог, исходящих из центра, и формированием городов-спутников. Люди, живущие в городах-спутниках, будут добираться до центра мегаполиса по таким скоростным «лучам» за 15–20 минут.

Эффективность современной инфраструктуры не вызывает сомнений, но частный сектор тут не поможет. Непосредственное функционирование объектов транспортной инфраструктуры убыточно. Поэтому надежда – на государство. На эффективное государство.

Государству деньги, предназначенные для модернизации, создания инновационных кластеров, следует вкладывать в первую очередь в инфраструктуру, причем самую современную. Это, кстати сказать, и наименее рискованные вложения во всех отношениях, если подходить к принимаемым решениям системно, чтобы не получилось так, как с БАМом.

Поступила в редакцию 09.05.2010 г.